



RECULL DE PREMSA INFRAESTRUCTURES I MEDI AMBIENT

Data:6-5-08

Elaborat per  serveis de comunicació

C/ Àngel Guimerà 49, 2n 1a - 08241 Manresa - Telf. 93 872 14 22 - www.catpress.cat - comunicacio@catpress.cat

Las obras de la tubería del agua las dirigirá un ingeniero de la Generalitat

Los trabajos serán efectuados simultáneamente por varias empresas

PABLO LINDE / F. A.
Madrid / Barcelona

La tubería que llevará agua del Ebro a Barcelona será reversible, discurrirá "siempre que sea materialmente posible" por la zona de dominio de la autopista AP-7 y su explotación corresponderá a la Generalitat. Son algunos de los acuerdos suscritos ayer entre el Gobierno catalán y el Ministerio de Medio Ambiente en el convenio para desarrollar la conducción de agua. Una vez rubricado el concierto por la ministra Elena Espinosa y el consejero de Medio Ambiente, Francesc Baltasar, una comisión de seguimiento comenzó ayer mismo a trabajar para adjudicar las obras con carácter de urgencia según los datos que ya se manejaban: costará unos 180 millones de euros, tardará en completarse seis meses y cubrirá las necesidades domésticas de más de cinco millones de habitantes del área metropolitana de Barcelona.

La obra aún no ha sido adjudicada, cosa que hará el ministerio. Ayer trabajaba en una fórmula que permita encargar la obra a una única empresa, probablemente Aguas de Barcelona, pero con cláusulas que establezcan que el trabajo lo realicen varias a la vez para acortar los plazos. "No tenemos encargo alguno", afirmó ayer un portavoz de Aguas de Barcelona, que reconoció la existencia de conversaciones, pero sin acuerdo escrito. "Sin un escrito claro de condiciones no se puede decir que haya nada".

Las dudas del ministerio sobre la adjudicación de la obra se unen a las dudas en el interior



Elena Espinosa y Francesc Baltasar, ayer, durante la firma del convenio. / GORKA LEJARCEGI

del propio Gobierno catalán. Aunque formalmente el director de las obras será Guillem Peñuelas Prieto, empleado de la Agencia Catalana del Agua, el Ejecutivo catalán preferiría, si se halla un método adecuado para ello, que hubiera un comisionado especial para el conjunto de la obra. Preferentemente un técnico de GISA, empresa que ha acreditado la ejecución de las obras públicas.

El secretario de Estado de Medio Rural y Agua, Josep Puxeu, destacó los tres aspectos básicos que aprueba el convenio: limitación en la cantidad de agua trasvasada y en el tiempo, y total transparencia. En cuanto al volu-

men, la tubería, de 60 kilómetros, nunca trasladará más de cuatro metros cúbicos de agua por segundo hasta un máximo de 50 hectómetros, que irán desde el Consorcio de Aguas de Tarragona (que utiliza agua del Ebro para el riego) hasta el sistema Ter-Llobregat (que suministra a Barcelona y su área metropolitana).

El otro límite es el de tiempo. Terminará cuando la desalinizadora del área metropolitana de Barcelona esté en pleno funcionamiento (su finalización está prevista para mayo de 2009). Entonces, la Administración central cederá definitivamente la infraestructura a la catalana.

Para que todas las conducciones de agua sean "transparentes", en palabras de Puxeu, la comisión mixta de seguimiento, formada por representantes de ambas administraciones, establecerá cuáles serán los mecanismos físicos de reversibilidad del uso de la tubería. Además cualquier proceso deberá aprobarse mediante un nuevo real decreto. La "bidireccionalidad" de la infraestructura es clave, en opinión del secretario de Estado: "Todos somos conscientes de la fragilidad del río Ebro, que sufre también los efectos del cambio climático y tiene problemas de regresión y salinización".

Enagás construirá dos gasoductos y desdoblará los tres que ya operan

El grupo argelino Sonatrach inicia la comercialización de gas en España

LLUÍS PELLICER
Barcelona

Enagás invertirá 652 millones de euros entre 2008 y 2012 en Cataluña para crear dos nuevos gasoductos, desdoblará los tres que ya existen y ampliar la planta de regasificación de Barcelona. El principal proyecto del plan de inversiones es la construcción del gasoducto que unirá Martorell y Figueras. La infraestructura, que costará 165 millones, finalizará en 2011. Entonces arrancará la interconexión con Francia. El presidente de Enagás, Antoni Llardén, aseguró que no se cruzará la frontera antes de 2014.

La prolongación hasta Francia, incluida en el plan estratégico que el Gobierno central debe aprobar, tendrá una capacidad de "entre cinco y siete bcm" (cada bcm se traduce en 1.000 millones de metros cúbicos de gas). El proyecto también depende de Francia. Fuentes cercanas a la firma aseguraron que ésta ya ha creado varias mesas de trabajo con su homóloga francesa para estudiar los elementos técnicos y geográficos de la conexión.

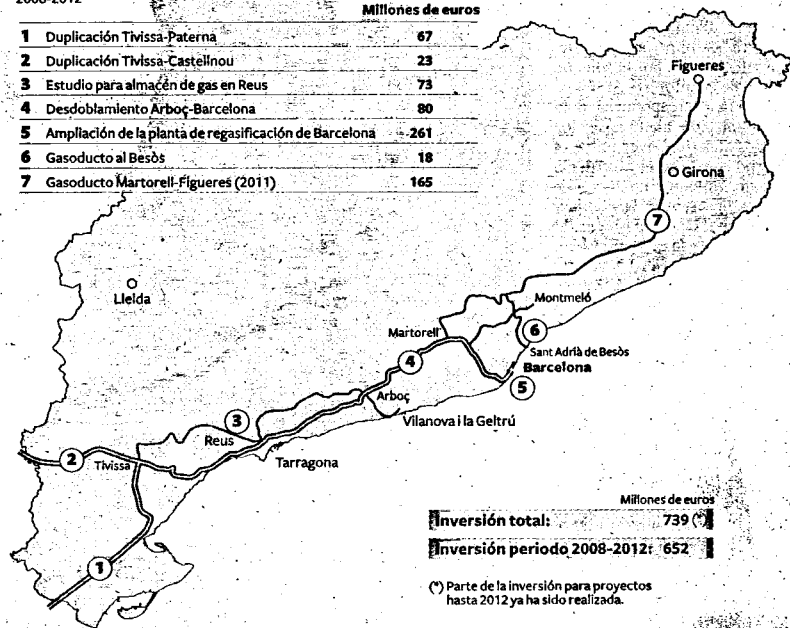
Cataluña consume anualmente el 20% de los 35 bcm que gasta el conjunto de España. La conexión, sostuvo Llardén, permitirá convertir a Cataluña en hub gasista: podría exportar el gas que procede de Argelia y de otros países en barcos metaneros e importar el del mar del Norte y de Rusia. El consejero de Economía y Finanzas, Antoni Castells, aseguró que las inversiones "dan motivos suficientes" para considerar que "a medio plazo las necesidades de gas estarán cubiertas".

Inversiones de Enagás en Cataluña

2008-2012

Millones de euros

1	Duplicación Tivissa-Paterna	67
2	Duplicación Tivissa-Castellnou	23
3	Estudio para almacén de gas en Reus	73
4	Desdoblamiento Arboç-Barcelona	80
5	Ampliación de la planta de regasificación de Barcelona	261
6	Gasoducto al Besòs	18
7	Gasoducto Martorell-Figueras (2011)	165



Fuente: Enagás.

Además de esta infraestructura, Enagás prevé desdoblamiento el gasoducto que va de Arboç a Barcelona, mejorar el del Besòs, desdoblamiento los que unen Castellnou y Paterna y crear otro entre Tivissa y Arboç. La firma desembolsará 261 millones para crear dos grandes tanques con capacidad para 150.000 metros cúbicos de gas en Barcelona. Además, Llardén explicó que se reservan alre-

dor de 70 millones para estudiar la construcción de un almacén subterráneo en Reus. Esta instalación, añadió, tendría fines estratégicos, es decir, se llenaría con reservas que sólo podrían usarse en caso de interrupciones del abastecimiento.

El mercado gasista catalán tiene un nuevo actor. El grupo argelino Sonatrach realizó la primera entrega de gas natural licuado

(GNL) en el puerto de Barcelona a su filial Sonatrach Gas Comercializadora. Ello supone el inicio de las actividades de comercialización en España, informa Europa Press. La firma suministró 30.000 metros cúbicos de GNL para su procesamiento en la regasificadora. La primera entrega se produjo el 7 de abril, e iba destinada a su primer cliente en España, HC Energía.

EL PAÍS

Infraestructures

Enagás invertirà en 5 anys 652 milions a Catalunya

Maria Teresa Coca
BARCELONA

Enagás, empresa responsable del desplegament de la xarxa gasista d'alta pressió a l'Estat espanyol, invertirà a Catalunya un total de 652 milions d'euros en el període 2008-2012.

D'aquestes despeses, 355 milions d'euros es destinaran a ampliar els gasoductes que passen pel territori català, segons va ex-

plicar ahir a Barcelona el president de la companyia, Antoni Llardén. Uns 261 milions més serviran per a la instal·lació de dos nous tancs a la planta de regasificació de Barcelona, que serviran per tenir més capacitat i desmantellar tres tancs dels més vells que ja estan instal·lats.

La resta, 36 milions, estan pressupostats per tirar endavant un estudi sobre un possible emmagat-

zematge subterrani a Reus.

Al paquet de noves infraestructures destaca el projecte de gasoducte entre Martorell (Barcelona) i Figueres (Girona), que Enagás preveu per al 2011 –i que ara està en fase d'exposició pública– amb un pressupost de 165 milions. Aquesta infraestructura seria l'eix d'una futura connexió gasista amb la frontera francesa que hauria d'estar enllestida el 2015. ■

EL GRUPO SUBCONTRATARÁ EL PROYECTO A VARIAS CONSTRUCTORAS

Agbar gana la batalla de las obras del trasvase y se impone a Sacyr

El nuevo secretario de Estado de Medio Rural y Agua, Josep Puxeu, ha desencallado las negociaciones a favor de la Generalitat y del grupo controlado por Suez y Criteria.

S. SABORIT/M. ANGLÉS. Barcelona
Aguas de Barcelona (Agbar)
ha logrado imponer final-

mente sus tesis. Todo indica
que el grupo presidido por
Jordi Mercader se adjudicará

la construcción de la tubería
que permitirá trasvasar agua
del Ebro a Barcelona. La em-

presa, que declinó ayer hacer comentarios al respecto, rivalizaba por este contrato con Sacyr, que se comprometió a poder tener lista la obra en tres meses. Luego, el Gobierno se inclinó por trocar la infraestructura en varios tramos y adjudicarlas a un pool de constructoras, entre las que figuraban Sacyr, Comsa, ACS, Sando, Acciona y FCC. En este escenario, a Agbar, que lleva meses trabajando en el proyecto, se le otorgaban únicamente funciones de asesoría.

Ahora, la situación ha dado un giro radical tras producirse un cambio en el equipo de negociadores entre la Generalitat de Cataluña y el Ministerio de Medio Ambiente. Inicialmente, los contactos entre ambas Administraciones estaban liderados por el equipo de la antigua ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona. En los últimos días, sin embargo, el principal negociador ha sido el nuevo secretario de Estado de Medio Rural y Agua, el catalán Josep Puxeu, miembro del PSC y próximo al presidente de la Generalitat, José Montilla.

**Las obras costarán
180 millones
de euros y se
financiarán con
cargo al Estatut**

Puxeu se habría mostrado favorable a la idea de la Agencia Catalana del Agua (ACA) de conceder el proyecto a Agbar, que también se ha encargado de construir en el Puerto de Barcelona las instalaciones necesarias para recibir agua por barco a partir del 15 de mayo.

Agbar, que no tiene constructora propia, podría subcontratar las obras a varias empresas para agilizar su construcción, aunque mantendrá el control sobre todo el proyecto. La tubería subterránea, de 62 kilómetros, está presupuestada en 180 millones de euros, que irán a cargo de la disposición adicional tercera del Estatut. La obra deberá estar lista el 1 de noviembre y será reversible, es decir, permitirá llevar también agua de Barcelona a Tarragona en caso de necesidad. El convenio que regula el funcionamiento y la titularidad del trasvase fue firmado ayer por la ministra Elena Espinosa y el consejero catalán Francesc Baltasar.

Girona encara no sap quan començaran les obres del TGV

■ Adif encara no n'ha informat, però l'Ajuntament espera que els treballs s'iniciïn al juny ■ Es faran tractaments especials al subsòl

Elisabet Escriche
GIRONA

Tot i que pràcticament ja s'han enllestit les revisions a les façanes i els edificis afectats pel pas del tren d'alta velocitat a Girona, la gestora d'infraestructures Adif encara no ha comunicat a l'Ajuntament quan començaran les obres. De moment el que ja s'ha iniciat són prospeccions en alguns dels punts en què hi ha previst fer sortides d'emergència i a les zones més properes a l'actual estació. El consistori preveu

que al mes de juny començin els treballs de perforació i, un cop acabats, arribi la tuneladora que encarregada de realitzar la major part del traçat urbà.

El que sí que va fer públic ahir l'equip de govern, després de la comissió de seguiment de les obres del TGV que feia mig any que no es reunia, és l'itinerari que utilitzaran els dos centenars de camions que diàriament circularan per la ciutat mentre durin els treballs. Durant la primera fase del túnel, que anirà del Mas Gri fins a l'estació, els vehicles

entraran des de la C-65 pel carrer Oviedo i sortiran per la carretera de Barcelona. "És l'opció que menys molesta el trànsit de la ciutat", va assegurar el tinent d'alcalde, Joan Pluma.

Alhora, l'Ajuntament està acabant de negociar el trasllat de l'estació d'autobusos afectada també per les obres. Inicialment estava previst que s'ubiqués a la plaça Europa, però finalment es preveu que el trasllat provisional al pàrquing de pagament que gestiona l'entitat de minusvàlids Mifas, situat entre el pas-

seig d'Olot i la carretera de Barcelona, molt a prop d'on és ara l'estació.

Pel que fa a les mesures de seguretat, el consistori ha anunciat que tot el recorregut urbà del TGV tindrà nou sortides d'emergència i que en el primer tram es faran set pous de compensació que donaran més consistència als terrenys per on el túnel passa per sota d'edificis. També es donarà un tractament especial a alguns punts del parc de la Devesa on conflueixen diferents materials geològics. ■

LA TUBERÍA TAMBIÉN PODRÁ APORTAR AGUA DE BARCELONA A TARRAGONA

Espinosa y Baltasar crean una comisión mixta para dirigir las obras del trasvase

La infraestructura será permanente, dependerá de la Generalitat y será reversible, aunque para volver a ser utilizada en sentido ascendente necesitará la aprobación del Ministerio de Medio Ambiente.

M.A./S.S. Barcelona

La ministra de Medio Ambiente, Elena Espinosa y el conseller de Medi Ambient de la Generalitat, Francesc Baltasar, firmaron ayer el convenio para el desarrollo de la obra necesaria para conducir agua del Ebro a Barcelona. El acuerdo prevé la creación de una comisión mixta que adjudicará la infraestructura a las diversas constructoras, verificará que la Generalitat rinda cuentas periódicamente de la evolución de las obras y establecerá las condiciones de la reversibilidad de la conducción.

Según lo acordado, esta mesa de seguimiento estará formada por representantes de ambas administraciones y deberá acordar los criterios para escoger a los contratistas, aprobar el programa de desarrollo de la actuación y velar por su cumplimiento. Por otro lado, también deberá proponer los mecanismos técnicos a implantar en la ejecución de la obra que permitan la reversibilidad de la tubería.

El Ministerio de Medio Ambiente será el encargado de adjudicar la infraestructura. Con toda probabilidad será Abgar quien finalmente se haga con el proyecto, aunque el grupo de distribución de agua subcontratará las obras a varias constructoras.

Una vez finalizada la obra, la gestión corresponderá al Govern, que realizará un uso temporal hasta que finalice



La ministra Elena Espinosa y el conseller Francesc Baltasar.

el periodo de sequía o entre en funcionamiento la desalinizadora de El Prat, prevista para mayo de 2009.

A partir de ese momento, la Administración catalana sólo podrá utilizar esta obra para enviar agua en sentido contrario; desde Barcelona,

El Ministerio será el encargado de adjudicar la tubería y la Generalitat de gestionar la obra

procedente del sistema Ter-Llobregat o de la desalinizadora de El Prat, hacia el sur, para abastecer el sistema de Aguas de Tarragona (CAT).

El secretario de Estado de Medio Rural y Agua, Josep Puxeu, incidió ayer en la bidireccionalidad de la infraestructura, ya que "todos so-

mos conscientes de la fragilidad del río Ebro", dijo, que sufre también los efectos del cambio climático y tiene problemas de regresión y de salinización.

En caso de que Barcelona vuelva a atravesar un periodo de sequía coyuntural, el Govern deberá solicitar la autorización del Ministerio de Medio Ambiente, que deberá aprobar un nuevo real decreto para poder utilizar de nuevo la conducción en sentido ascendente.

Puxeu añadió que se ha llegado a un acuerdo con la mayor parte de usuarios y regantes de la cuenca del Ebro para que se reduzca durante el periodo de utilización del canal del CAT la capacidad de riego y de consumo.

Por otro lado, el convenio firmado ayer establece que las expropiaciones necesarias correrán a cargo de la

Los tubos que llegaron flotando

Los tubos necesarios para captar agua de mar hasta la futura desalinizadora de El Prat ya se encuentran en Barcelona. Llegaron ayer, después de que un carguero los remolcara desde Noruega. Los tubos, que miden 500 metros de longitud, flotan en la superficie, lo que permite zambullirlos en el mar mientras se construyen de una sola pieza, así como arrastrarlos por encima de la superficie del mar para su transporte.

Generalitat, después de que el Ministerio adjudique las obras.

La mayoría de la tubería correrá paralela a la AP-7 por terrenos de titularidad pública, aunque la infraestructura cruza 16 municipios diferentes y, en algunos tramos de los 62 kilómetros de tubería, algunos terrenos privados.

Barreras físicas

El conseller Baltasar recordó ayer que, en el momento en que se termine de utilizar esta infraestructura, "bien sea porque se haya superado la situación de sequía o porque en aquel momento haya pasado un mes desde la puesta en marcha de la desalinizadora de Llobregat, la comisión definirá cuáles son los elementos físicos justamente de interceptación para que posteriormente no pueda ser utiliza-

da más que con los mecanismos jurídicos definidos".

Baltasar añadió que además de la comisión de seguimiento, se creará una subcomisión técnica que irá viendo la evolución día a día del proyecto. Y dijo estar convencido de que "vamos a lograr este reto, que es construir esta conexión en el tiempo previsto y de que la colaboración Gobierno-Generalitat continuará", informa Europa Press.

La Plataforma en Defensa del Ebro no cree que el agua del Llobregat pueda llegar nunca a Tarragona

En este sentido, Puxeu precisó que no hay "ni habrá" ninguna "asintonía" entre ambas administraciones, y apuntó que el Gobierno central no va a modificar su política de agua, que se basa en la directiva comunitaria.

El portavoz de la Plataforma en Defensa del Ebro (PDE), Joan Antoni Panisello, afirmó ayer que "hay que ser muy ingenuo para creerse que el agua del Llobregat llegará al Ebro" y añadió que la PDE opina que "se trata de una operación de maquillaje para justificar la interconexión de redes".

Tribuna Barcelona / Fòrum d'opinió d'EL PERIÓDICO

Valls demana l'enllaç del port amb Europa

El president de la infraestructura de BCN afirma que l'única alternativa ara és créixer en dimensió i mercat

RAMON COMORERA / CARMEN JANÉ /
JOSEP MARIA BERENGUERAS
BARCELONA

El futur del port de Barcelona el marca la tendència al gigantisme del transport marítim i del comerç mundials i l'oportunitat de convertir la ciutat en la porta del sud d'Europa per al trànsit cada vegada més gran de mercaderies de l'Àsia. Jordi Valls, president de l'autoritat portuària va dir ahir a Tribuna Barcelona, el fòrum d'opinió d'EL PERIÓDICO DE CATALUNYA, que l'única alternativa és créixer en infraestructures, en la dimensió de les instal·lacions i en mercat. Però per donar sortida als cinc milions de contenidors que podrà moure el port quan entri en servei l'ampliació en marxa, el doble que ara, és imprescindible una bona connexió ferroviària amb Europa començant pel tram més immediat, el de l'entorn metropolità.

Valls no ho va dir de manera explícita, però aquesta és la gran assignatura pendent del Ministeri de Foment que fa anys tramita les noves vies que recorran l'antiga llera del Llobregat fins al futur moll Prat i l'autovia que connectarà amb la Ronda Litoral. L'Estat, a més a més, ha endarrerit fins al 2012 l'obertura de la línia d'alta velocitat amb ample europeu de Barcelona a la frontera francesa.

MOLL PRAT EL 2010 / El president del port va anunciar que aquest any acabarà la construcció dels dies Sud i Est que delimitaran la zona d'expansió de 350 hectàrees guanyades al mar després del desviament del Llobregat. També va dir, sense cap més concreció ni compromís, que el 2010 funcionaria la gran terminal de contenidors del moll Prat, en construcció i una obra afectada per la ruptura accidental el 2007 de 600 metres de la línia de costa. L'accident endarrerirà dos anys l'entrega a la multinacional Hutchinson.

Per afrontar el futur, Valls va afirmar que el port ha d'apuntar cap a estructures més empresarials, amb més autonomia de gestió, i orientar el negoci cap al transport intermodal i la logística. Entre els reptes



►► Jordi Valls (esquerra), amb Josep Maria Calmet, Josep Manuel Basañez i Adolf Todó, ahir.

Coordinació amb Tarragona, que se suma al trànsit de contenidors

►► Jordi Valls va afirmar que la necessitat de créixer per competir més bé amb ciutats del nord d'Europa obliga a arribar a acords amb el port de Tarragona. L'entrada de ple d'aquesta infraestructura, especialitzada fins ara en càrregues a granel de combustibles líquids i gas, en el trànsit de contenidors amb el recent acord entre la multinacional Dubai Ports i la naviliera ZIM va considerar que és una bona notícia per a Catalunya. Malgrat que, va afegir, és un element de clara competència amb el volum de càrrega de Barcelona.

també va citar una nova concepció de les aliances entre el sector públic i els operadors privats i acords estratègics amb altres ports, com el de Tarragona. Liberalització i flexibilitat interna amb competència entre terminals, promoció de negocis, com el tren, eficiència, noves tecnologies i responsabilitat cap a les ciutats de Barcelona i el Prat van completar la gairebé aclaparadora llista d'objectius.

L'èxit del turisme de creuer, que aquest any portarà dos milions de viatgers a la ciutat, i la qualitat del servei que es dona a les navilieres li va servir per proclamar que el port té capacitat fins i tot per exportar el model.

IOTS CREMATS / Valls també es va referir a les restes de l'enfonsament, després d'un espectacular incendi, de quatre iots de luxe de 20 metres encara visibles a les aigües de la Ma-

rina del Port Vell tres mesos després del sinistre. Va anunciar que espera iniciar «en dues setmanes» la retirada del que en va quedar. L'operació serà costosa, 800.000 euros, i complexa perquè les naus tenien banderes de conveniència de quatre països i les asseguradores dirimeixen les responsabilitats als jutjats.

El conferenciant va ser presentat, després de la introducció d'Antoni Serra Ramoneda, president de Tribuna Barcelona, per Adolf Todó, director general de Caixa Catalunya, que el va definir com un home que sap trobar solucions. Són dos vells coneguts des del pacte de no intervenció que van segellar, va confessar Todó, quan ell dirigia Caixa Manresa i Valls era alcalde. Entre els assistents hi havia l'expresident, Pasqual Maragall, el secretari de Mobilitat, Manuel Nadal, el tinent d'alcalde Ramon Garcia-Bragado i la regidora de Seguretat, Assumpta Escarp. ■

perfil

JORDI VALLS
DE JUTGE
I ALCALDE
A MARINER

PAS PEL GOVERN

► Les distàncies han estat curtes, però el viatge vital i professional de Jordi Valls des de la seva Manresa natal fins a exercir de primer mariner de Barcelona sense ser-ho ha estat realment llarg. Aquest llicenciat en Dret per la Universitat Autònoma va ser nomenat president del port el 12 de desembre del 2006, poques setmanes després d'una etapa de vuit mesos com a conseller de Treball i Indústria els últims temps del primer tripartit, el de Pasqual Maragall.

ESTRENA AMB ENSURT

► Només 20 dies després, l'u de gèner del 2007 es va trencar, per un estrany fenomen que afecta les terres de farcit de les zones guanyades al mar, un tram de 600 metres de la línia de costa del futur i gegantí moll Prat. Va ser una estrena amb ensurt que va obligar a buscar els millors enginyers.

ALCALDE DE MANRESA

► Abans del fugaç pas per la Generalitat, Valls va governar Manresa 11 anys, del 1995 al 2006, com a alcalde socialista i amb un tripartit pioner. L'etapa municipal, però, la va iniciar set anys enrere com a regidor. Abans d'entrar a l'ajuntament va exercir com a jutge substitut i com a advocat especialista en dret administratiu. Una altra etapa destacada de la seva àmplia biografia són els set anys que va presidir Localret, el consorci local de les noves tecnologies. El seu pes polític el manté, a més, com a membre de l'executiva nacional del PSC.



LLUÍS TEJEDOR
ALCALDE DEL PRAT (ICV)

«La seva visió estratègica expressa la importància de la logística a Catalunya i porta a un model que uneix pacte, infraestructures, territori i capital financer i humà»



JAVIER VALENCIA
CAPITÀ MARÍTIM

«Ha fet un discurs molt coherent, es nota la seva capacitat de supervisió. Les connexions ferroviàries són el repte de futur més important del port»



CARME SANMIGUEL
DELEGADA DEL GOVERN A BCN

«Té molt clar quin és el plantejament estratègic del port. En destacaria la capacitat d'unir objectius comuns d'aeroport, port i Zona Franca»



FRANCESC SANTACANA
PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ

«Ha sabut relacionar molt bé els reptes de futur del port de Barcelona amb la societat del coneixement, cosa que em sembla bàsica per a un millor desenvolupament»



PERE DURAN
DIRECTOR DE TURISME DE BCN

«Amb els reptes de futur plantejats, el port és un instrument clau per a la creació de riquesa a la ciutat. És necessari que sumi també connexions»